

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDUDUK KECAMATAN KAMAL DALAM MELAKSANAKAN MOBILITAS MELALUI PENYEBERANGAN KAMAL DAN JEMBATAN SURAMADU

Martha Hardiyah

Mahasiswa S1 Pendidikan Geografi, Dieyah_zein@yahoo.com

Dr.Sukma Perdana Prasetya, S.Pd, M.T

Dosen Pembimbing Mahasiswa

Abstrak

Kecamatan Kamal merupakan akses keluar dan masuknya penduduk Pulau Madura dan Pulau Jawa dengan Penyeberangan Kamal dan Jembatan Suramadu sebagai pintu gerbangnya . Dalam penelitian ini peneliti meneliti faktor-faktor yang mempengaruhi penduduk Kecamatan Kamal dalam melaksanakan mobilitas, yang meliputi (1) karakteristik migran sirkuler (2) aksesibilitas migran sirkuler (3) motivasi penduduk Kecamatan Kamal dalam memilih aksesibilitas untuk melaksanakan mobilitas . Sehingga di duga ke tiga faktor ini mempengaruhi penduduk Kecamatan Kamal dalam melaksanakan mobilitas. Dalam penelitian ini dilakukan penentuan populasi penduduk Kecamatan Kamal yang melakukan mobilitas yaitu 404 orang. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari hasil wawancara terhadap responden dengan bantuan pedoman wawancara. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah (1) wawancara yang dilakukan oleh peneliti sendiri, dan (2) Dokumentasi yang dilakukan oleh peneliti sendiri. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif untuk mengetahui karakteristik migran sirkuler dan mobilitas sosial migran sirkuler serta kondisi aksesibilitas penyeberangan Kamal dan Jembatan Suramadu. (1) Berdasarkan karakteristik migran sirkuler di Kecamatan Kamal, pendidikan tertinggi adalah tamat SMA sebanyak 30,26 %, hal ini membuktikan bahwa rata-rata migran sirkuler sadar akan pendidikan mereka. Untuk usia migran kebanyakan mereka yang berusia produktif dalam angkatan kerja, ada 9,21 % yang berusia 30-34 tahun. Status kawin yang mendominasi migran adalah mereka yang sudah menikah ada 86,18 %. Sedangkan berdasarkan jenis kelamin rata-rata migran didominasi oleh laki-laki 68,42 % dikarenakan mereka sebagai kepala keluarga memiliki tanggungan hidup keluarga baik secara moral maupun sosial untuk memenuhi kebutuhannya.

Kata Kunci : aksesibilitas, deskriptif kuantitatif

Abstract

Kamal districts are resident entry and exit access Madura Island and Java Island with Kamal and Bridge Crossing Suramadu as gates. In this study, researchers examined the factors that influence population mobility in implementing Kamal District, which includes (1) the characteristics of circular migrants (2) the accessibility of circular migrants (3) District resident Kamal motivation in choosing ubtuk implement mobility accessibility. So that in these three factors expected to affect population Kamal District in implementing mobility. In this research, the determination of the population of Sub Kamal mobility is 404 people. The primary data in this study were obtained from interviews with the respondents with the help of guidelines wawancara. Teknik data collection were used: (1) interviews conducted by the researchers themselves, and (2) Documentation sendiri. Penelitian conducted by researchers using qualitative descriptive methods. The data analysis technique used is descriptive analysis to determine the characteristics of circular migrants and migrant social mobility as well as the condition of circular pedestrian accessibility and Suramadu Kamal. (1) Based on the characteristics of circular migrants in District Kamal, highest education completed high school as much as 30.26%, it is proved that the average circular migrants are aware of their education. For their age-old migrant most productive in the workforce, there is a 9.21% aged 30-34 years. Marital status that dominates migrants are those who are married there is 86.18%. While sex-based average migrant dominated by males 68.42% as the head of the family because they have family dependents living morally and socially to meet their needs.

Keywords: accesibility, descriptive cuantitative

PENDAHULUAN

Pada dasarnya manusia sejak lama telah memiliki sifat untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain dengan berbagai faktor, perpindahan tersebut ada yang bersifat menetap ada pula yang bersifat sementara dan perpindahan dalam bentuk pergerakan rutin. Pola perpindahan dan pergerakan tersebut kemudian disebut dengan migrasi. Pada umumnya migran terdorong meninggalkan desanya karena potensi sumber daya alam desanya tidak seimbang dengan potensi sumber daya manusianya. Lahan pertanian yang menjadi penyokong tumpuan terahir bagi penduduk pedesaan semakin sempit. Hal ini karena akibat dari semakin menyempitnya areal persawahan akibat dari pertumbuhan penduduk yang pesat dan kemajuan teknologi.

Penduduk Kecamatan Kamal sebagian besar bekerja di Surabaya. Mulai dari Pedagang, PNS, TNI AL, TNI AD dan masih banyak yang lainnya. Di Kecamatan Kamal ini terdapat dua pintu gerbang sebagai akses keluar-masuk dari Pulau Jawa (Surabaya) dan Pulau Madura (Kecamatan Kamal, Bangkalan) yaitu Pelabuhan Kamal-Ujung dan Jembatan Suramadu. Pelabuhan Kamal-Ujung merupakan salah satu pelabuhan besar sekaligus pintu bagi penduduk Kamal khususnya dan Surabaya serta Jawa Timur umumnya untuk masuk dan keluar Pulau Madura. Sedangkan Jembatan Suramadu merupakan jembatan yang menghubungkan langsung pulau Madura dan pulau Jawa.

Dari hasil wawancara awal peneliti dengan beberapa warga Kecamatan Kamal, mayoritas warga Kecamatan Kamal lebih memilih Pelabuhan Kamal-Ujung sebagai akses keluar-masuk Kecamatan Kamal, seperti yang ditunjukkan oleh tabel sebagai berikut.

Tabel 1.1 Pengambilan Responden Perkelurahan dalam Pemilihan Aksesibilitas keluar-masuk Penduduk di Kecamatan Kamal

No	Nama Desa/ Kelurahan	Pekerjaan Mayoritas	Pengguna kapal Fery	Pengguna Suramadu
1	Tajungan	Nelayan	12	7
2	Gili barat	Pedagang	15	9
3	Kamal	Karyawan. AD	33	15
4	Banyuajuh	PNS.AL.TNI	57	19
5	Gili timur	PNS	27	12
6	Tanjung jati	AL, TNI	45	15
7	Gili anyar	PNS	17	8
8	Kebun	Karyawan	24	12
9	Telang	PNS	28	17
10	Pendabah	Pedagang	13	19
Jumlah			271	133
Jumlah Total			404	

Sumber: *Data Prasurvei Kecamatan Kamal (2013)*

Berdasarkan data tabel 1.1 diatas, penduduk Desa Banyuajuh lebih dominan menggunakan penyeberangan Kamal dalam melaksanakan mobilitasnya sedangkan desa Pendabah lebih dominan menggunakan jembatan Suramadu sebagai aksesibilitas dalam melaksanakan mobilitasnya.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif kuantitatif. Metode deskriptif kuantitatif yaitu metode-metode penelitian yang memusatkan perhatian pada masalah-masalah atau fenomena yang bersifat aktual pada saat penelitian dilakukan, kemudian menggambarkan fakta-fakta tentang masalah yang diselidiki sebagaimana adanya diiringi dengan interpretasi yang rasional dan akurat. Lokasi yang menjadi obyek penelitian adalah Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan. Subyek kasus dalam penelitian ini adalah penduduk dari 10 desa di Kecamatan Kamal yang menjadi responden pemilihan aksesibilitas yaitu sebanyak 404 orang.

Sumber data dalam penelitian ini menggunakan sumber data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari hasil wawancara terhadap responden mengenai karakteristik migran sirkuler, kondisi aksesibilitas, serta motivasi penduduk dari 10 desa di Kecamatan Kamal. Data sekunder merupakan sumber data yang berasal dari literatur buku, internet, instansi terkait dalam hal ini adalah arsip Kecamatan Kamal dan Badan Pusat Statistik Kecamatan Kamal.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan wawancara, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan dengan menggunakan pedoman wawancara guna memperoleh data mengenai karakteristik migran sirkuler dan aksesibilitas migran sirkuler. Wawancara dilakukan dengan sendiri untuk memperoleh informasi dengan cara bertanya secara langsung kepada responden. Dokumentasi data pelengkap hasil wawancara, yang diperoleh dari data luas wilayah, jumlah penduduk dan kepadatan penduduk di kecamatan Kamal, yang diperoleh dari data BPS Kecamatan Kamal. Teknik analisis data dengan menggunakan :

1. untuk mengetahui karakteristik migran sirkuler dan mobilitas sosial migran sirkuler di Kecamatan Kamal, maka digunakan teknik analisis deskriptif, dimana data hasil analisis deskriptif tersebut dikembangkan lagi melalui pembahasan kuantitatif
2. untuk mengetahui kondisi aksesibilitas penyeberangan Kamal dan Jembatan Suramadu terhadap mobilitas migran sirkuler di Kecamatan Kamal, maka digunakan analisis deskriptif. Berdasarkan deskripsi analisis, data dikembangkan melalui pembahasan secara kuantitatif

ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

a. Karakteristik Migran Sirkuler Berdasarkan Pendidikan

Pendidikan sangat berpengaruh dan penting dalam kehidupan manusia karena dengan tingkat pendidikan dapat ditentukan suatu bangsa mengalami kemajuan atau tidak. Semakin tinggi tingkat pendidikan maka semakin maju bangsa itu.

Penduduk yang cerdas akan dapat menciptakan lapangan kerja baru sehingga dapat mengurangi pengangguran yang akan berakibat pada tingkat kemiskinan karena masyarakat yang bodoh maka akan terpuruk dan dekat kemiskinan. Untuk karakteristik migran sirkuler berdasarkan pendidikan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.3. Distribusi Karakteristik Migran Sirkuler Berdasarkan Pendidikan

No	Pendidikan	Jumlah	Persentase
1	Tidak Sekolah/SD tidak tamat	9	5,92
2	SD Tamat	9	5,92
3	SLTP Tamat	15	9,87
4	SLTA Tamat	46	30,26
5	DIII/ Sarjana Muda Tamat	41	26,98
6	S1 Tamat	32	21,05
Jumlah		152	100,00%

Sumber : Data Primer Tahun 2010

Tabel 4.3 menunjukkan bahwa mayoritas tingkat pendidikan migran sirkuler di Kecamatan Kamal adalah SLTA tamat sebanyak 46 responden atau 30,26 %, untuk pendidikan terendah adalah tidak sekolah/ SD tidak tamat dan SD tamat dimana jumlah respondennya sama yaitu 27 orang atau 5,92 %.

Berarti tingkat pendidikan sangat berpengaruh besar terhadap arus migrasi para migran sirkuler karena semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka semakin tinggi pula arus migrasinya dimana para migran akan mencari kerja sesuai dengan tingkat pendidikan, kemampuan dan keahlian yang dimiliki.

b. Karakteristik Migran Sirkuler Berdasarkan Pekerjaan Sebelum Migrasi

Jenis pekerjaan migran sirkuler ini sangat dipengaruhi oleh tingkat pendidikan, semakin tinggi tingkat pendidikan maka semakin besar peluang migran sirkuler untuk mendapatkan pekerjaan sesuai dengan keinginannya di tempat tujuan.

Secara umum meskipun terkadang harus bekerja seadanya ketika pekerjaan yang diinginkan belum didapatkan dengan alasan untuk mengisi waktu luang, dari pada harus menganggur sambil mencari jenis pekerjaan yang diinginkan. Dengan berbekal pendidikan yang cukup diharapkan para migran sirkuler mampu bersaing di dunia kerja. Untuk mengetahui karakteristik migran sirkuler berdasarkan

jenis pekerjaan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 4.4. Distribusi Karakteristik Migran Sirkuler Berdasarkan Jenis Pekerjaan Sebelum Migrasi

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah	Persentase
1	Tidak Bekerja	67	33,5
2	Ibu Rumah Tangga	30	15
3	Petani	9	4,5
4	Buruh Swasta	24	12
5	PN/ABRI	21	10,5
6	Pelajar	48	24
7	Pedagang	1	0,5
Jumlah		200	100,00%

Sumber : Data Primer Tahun 2010

Tabel 4.4 menunjukkan bahwa jenis pekerjaan migran sirkuler sebelum migrasi adalah bervariasi, dengan prosentase tertinggi adalah tidak bekerja yaitu 44,08 % sebanyak 67 responden dari 200 responden dan prosentase terendah adalah pedagang sebanyak 1 responden atau 0,5 %.

Adanya jenis pekerjaan yang bervariasi dikarenakan kondisi geografis yang berbeda di tiap-tiap daerah asal migran. Migran yang dulunya tidak bekerja sebagian besar dikarenakan minimnya lapangan kerja yang tersedia di daerah asal.

c. Karakteristik Migran Sirkuler Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis kelamin ini sangat mempengaruhi minat seseorang untuk melakukan migrasi. Secara teoritis disebutkan bahwa penduduk laki-laki berpeluang besar untuk melakukan migrasi, disebabkan karena laki-laki memiliki beban tanggungan untuk kehidupan dan memenuhi kebutuhan hidup keluarganya. Distribusi migran sirkuler berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.5 Distribusi Migran Sirkuler Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1	Wanita	48	31,58
2	Laki – laki	104	68,42
Jumlah		152	100,00%

Sumber : Data Primer Tahun 2010

Dari tabel 4.5 dapat dilihat prosentase tertinggi adalah migran berjenis kelamin laki-laki dengan prosentase 68,42 % atau 104 orang, karena laki-laki cenderung sebagai kepala keluarga sehingga memiliki tanggungan hidup yang besar untuk mencukupi kebutuhan hidup keluarganya.

Migran dengan jenis kelamin wanita sebanyak 48 orang dengan prosentase 31,58 %, karena pada umumnya wanita hanya mengelolah dan menjaga harta milik suami dirumah dan mengurus semua keperluan rumah tangga dan yang bertugas mencari uang adalah suami.

d. Karakteristik Migran Sirkuler Berdasarkan Status Perkawinan

Status perkawinan merupakan salah satu faktor pendorong seseorang melakukan migrasi, dengan status sudah menikah maka tuntutan untuk memenuhi kebutuhan hidup keluarga sangat kompleks dan semakin besar. Secara otomatis maka seseorang dengan status sudah menikah akan mencari lapangan kerja yang mudah dan memiliki peluang besar agar dapat memenuhi kebutuhan hidup keluarga. Distribusi migrant sirkuler berdasarkan status perkawinan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 4.6 Distribusi Migran Sirkuler Berdasarkan Status Perkawinan

No	Status Perkawinan	Jumlah	Persentase
1	Belum Kawin	20	13,16
2	Sudah Kawin	131	86,18
3	Janda/Duda	1	0,66
Jumlah		152	100,00%

Sumber : Data Primer Tahun 2010

Dari tabel 4.6 menunjukkan bahwa jumlah terbesar dari status perkawinan migrant sirkuler adalah sudah kawin dengan prosentase 86 % sebanyak 131 orang. Hal ini membuktikan bahwa salah satu faktor yang mendorong seseorang untuk melakukan migrasi adalah tuntutan hidup keluarga.

Kebutuhan dan tuntutan hidup yang kompleks harus dipenuhi mulai dari kebutuhan hidup sehari-hari, biaya pendidikan anak yang dirasa ditempat asal dengan pekerjaan yang ada dan pendapatan yang diperoleh tidak cukup maka terjadilah migrasi dengan harapan segala kebutuhannya setelah migrasi dapat terpenuhi.

Migran dengan status perkawinan Janda/Duda memiliki prosentase terendah yaitu 0,66 % atau ada 1 orang, hal ini terlihat jelas adanya perbedaan kebutuhan yang nyata antara migran yang berstatus perkawinan sudah kawin dan janda/duda.

e. Karakteristik Migran Sirkuler Berdasarkan Pendapatan Sebelum Migrasi

Salah satu indikator bahwa seseorang dikatakan mencapai pada tingkat kemakmuran apabila memiliki pendapatan

yang lebih untuk mencukupi kebutuhan hidup sehari-hari. Karena dengan pendapatan maka dapat diketahui tingkat perekonomian seseorang termasuk dalam tingkat rendah, sedang atau tinggi. Distribusi responden berdasarkan pendapatan sebelum migrasi pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4.7 Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan Rata-rata Perbulan

No	Pendapatan	Jumlah	Persentase
1	≤ Rp. 499.000	113	74,34
2	Rp. 500.000 – Rp. 999.000	10	6,58
3	≥ Rp. 1.000.000	29	19,08
Jumlah		152	100,00%

Sumber : Data Primer Tahun 2010

Dari tabel 4.7 dapat diketahui pendapatan tertinggi para migran sebelum migrasi adalah ≤ Rp.499.000 dengan prosentase 74,34 % sebanyak 113 responden. Untuk pendapatan terendah adalah Rp. 500.000 – Rp. 999.000 sebanyak 10 orang atau 6,58 %.

Dapat dilihat bahwa pendapatan migran sirkuler sebelum migrasi kurang jika mereka harus memenuhi kebutuhan hidup yang semakin kompleks sejalan dengan berkembangnya zaman, sehingga mereka melakukan migrasi ke daerah lain yang mampu menyokong kehidupan mereka. Ada beberapa hal yang bias berpengaruh terhadap pendapatan antara lain jenis pekerjaan, lingkungan masyarakat serta kondisi geografis daerah tersebut.

Karakteristik Migran Sirkuler Berdasarkan Kelompok Umur

Karakteristik penduduk disebut juga dengan struktur umur dan jenis kelamin, dengan mengetahui struktur umur penduduk maka dapat diketahui pola kesanggupan dalam mengambil keputusan untuk melakukan mobilitas. Selain itu juga dapat dikaitkan dengan upaya pengembangan kebijakan kependudukan terutama berkaitan dengan sumber daya manusia, karena semakin tinggi umur seseorang maka semakin banyak pada tanggungan dan beban hidup yang harus diselesaikan. Distribusi umur responden dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 4.8 Distribusi Karakteristik Migran Sirkuler Berdasarkan Kelompok Umur

No	Umur (tahun)	Jumlah	Persentase
1	20 – 24	11	7,24
2	25 – 29	16	10,52
3	30 – 34	14	9,21
4	35 – 39	23	15,13
5	40 – 44	30	19,74
6	45 – 49	29	19,08
7	50 – 54	16	10,52
8	55 – 59	7	4,61
9	60 – 64	6	3,95
Jumlah		152	100,00 %

Sumber: *Data Primer Tahun 2010*

Dari tabel 4.8 menunjukkan bahwa migran yang mendominasi Kecamatan Kamal berumur (40-44) tahun atau usia produktif, yang berjumlah 30 orang dengan prosentase 19,74 % daris seluruh jumlah responden yaitu 152 orang. Untuk migran yang masuk dalam kelompok umur tidak produktif (60-64) tahun dengan prosentase 3,95 % sebanyak 6 responden.

1. Aksesibilitas Penyeberangan Kamal dan Jembatan Suramadu

a. Jarak Tempuh Penduduk Kecamatan Kamal dalam Melakukan Mobilitas

Jarak tempuh adalah jarak yang ditempuh oleh penduduk Kecamatan Kamal dari tempat tinggalnya menuju ke penyeberangan Kamal ataupun Jembatan Suramadu dalam satuan kilometer yang diukur dari tapal batas penunjuk jalan terdekat dari tempat tinggal Penduduk Kecamatan Kamal.

Tabel 4.9 Jarak tempuh penduduk Kecamatan Kamal menuju ke penyeberangan Kamal dan Jembatan Suramadu

No	Kelurahan	Jarak Tempuh (dalam km)	
		Penyeberangan Kamal	Jembatan Suramadu
1	Tajungan	6 s.d 7	15 s.d 16
2	Gili barat	5 s.d 6	14 s.d 15
3	Kamal	0 s.d 2	12 s.d 13
4	Banyuajuh	2 s.d 3	10 s.d 11
5	Gili timur	5 s.d 6	10 s.d 13
6	Tanjung jati	1 s.d 3	11 s.d 12
7	Gili anyar	4 s.d 5	10 s.d 15
8	Kebun	3 s.d 4	12 s.d 13
9	Telang	8 s.d 9	9 s.d 10
10	Pendabah	8 s.d 10	8 s.d 10

Sumber: *Data Primer Tahun 2010*

Dari tabel 4.9 menunjukkan bahwa jarak tempuh penduduk kecamatan Kamal menuju penyeberangan Kamal lebih pendek dibandingkan jarak tempuh menuju Jembatan Suramadu. Jarak tempuh penduduk Kecamatan Kamal dari tempat tinggal masing-masing menuju ke penyeberangan Kamal berkisar antara 0 km sampai dengan 10 km, dimana jarak

tempuh terjauh terjadi antara Pendabah ke penyeberangan Kamal yaitu sebesar 8 km sampai dengan 10 km dan jarak tempuh terdekat terjadi antara kamal ke penyeberangan Kamal 0 km sampai dengan 2 km saja. Jadi apabila dilihat dari jarak tempuhnya, suatu kewajiban apabila penduduk Kecamatan Kamal lebih memilih Penyeberangan Kamal sebagai aksesibilitas dalam melakukan mobilitasnya.

b. Kondisi Jalan Raya di Kecamatan Kamal yang Digunakan Sebagai Aksesibilitas Penduduk Kecamatan Kamal dalam Melakukan Mobilitas

Kondisi jalan adalah kondisi jalan yang di lewati oleh migran sirkuler dari tempat tinggalnya menuju ke Pelabuhan Kamal ataupun ke Jembatan Suramadu, yang ditunjukkan dengan bentuk muka jalan. Halus tidaknya pengaspalan, berlubang atau tidaknya jalan dan berkerikil atau tidaknya jalan.

Tabel 4.10 Kondisi Jalan Raya di Kecamatan Kamal (ditunjukkan dalam panjang jalan dengan satuan kilometer)

NO	Kelurahan	Jalan Aspal	Jalan Diperkeras	Jalan Tanah	Jumlah
1	Tajungan	1,0	2,5	3,0	6,5
2	Gili barat	1,5	2,0	1,0	4,5
3	Kamal	2,0	3,0	2,0	7,0
4	Banyuajuh	5,0	2,9	2,5	10,4
5	Gili timur	2,0	1,0	2,0	5,0
6	Tanjung jati	3,0	2,0	1,0	6,0
7	Gili anyar	7,0	1,0	5,0	14,0
8	Kebun	6,4	5,5	4,0	15,9
9	Telang	3,6	3,0	5,0	11,6
10	Pendabah	3,7	5,0	6,0	13,7

Sumber: *Data Primer Tahun 2010*

Dari Tabel 4.10 menunjukkan bahwa kondisi jalan raya di Kecamatan Kamal masih belum teraspal sepenuhnya. Jalan teraspal terpanjang yang dimiliki oleh Kecamatan Kamal berada di desa Gili Anyar yang terletak di kecamatan bagian barat yaitu sepanjang 7.0 kilometer, disusul kemudian desa Kebun yang terletak di kecamatan bagian timur yaitu sepanjang 6.4 kilometer. Selain jalan teraspal tersebut, jalan raya di Kecamatan Kamal masih didominasi oleh jalan diperkeras dan jalan tanah yang memiliki persentase 50 persen dari panjang jalan keseluruhan di Kecamatan Kamal ini.

Ditinjau dari kondisi jalan raya di Kecamatan Kamal yang ditunjukkan dengan panjang jalannya, desa Gili Timur yang memiliki jalan aspal terpanjang lebih banyak memilih Penyeberangan Kamal. Dari 25 responden yang merupakan pelaku mobilitas, 17 orang diantaranya lebih memilih Penyeberangan Kamal (Tabel 1.1).

c. Waktu Tempuh Penduduk Kecamatan Kamal dalam Melakukan Mobilitas

Waktu tempuh adalah waktu yang tercatat oleh migran sirkuler untuk menempuh perjalanan dari tempat tinggalnya menuju ke Pelabuhan Kamal ataupun ke Jembatan Suramadu dalam satuan menit dan diukur berdasarkan waktu rata-rata

kesehariannya. Dengan ketentuan kondisi jalan dan kecepatan kendaraan yang sama.

Tabel 4.11 Waktu Tempuh Penduduk Kecamatan Kamal dalam Melakukan Mobilitas (dalam satuan menit)

NO	Kelurahan	Jembatan Suramadu	Penyeberangan Kamal
1	Tajungan	35—45	20—25
2	Gili barat	30—40	27—32
3	Kamal	20—25	5—7
4	Banyuajuh	15—20	7—10
5	Gili timur	25—30	10—15
6	Tanjung jati	15—20	5—8
7	Gili anyar	25—30	8—13
8	Kebun	15—20	7—10
9	Telang	10—15	15—20
10	Pendabah	5—10	30—40

Sumber: *Data Primer Tahun 2010*

Berdasarkan Tabel 4.11 diatas, dengan kondisi jalan dan kecepatan kendaraan yang sama, menunjukkan bahwa waktu tempuh penduduk Kecamatan Kamal menuju Penyeberangan Kamal lebih pendek dibanding waktu tempuh penduduk Kecamatan Kamal menuju Jembatan Suramadu. Waktu tempuh terlama untuk mencapai Penyeberangan Kamal ditempuh oleh penduduk desa tajungan yaitu antara 35 sampai dengan 45 menit.

a. Biaya yang Harus Dikeluarkan Penduduk Kecamatan Kamal untuk Melakukan Mobilitas.

Biaya adalah biaya yang dikeluarkan oleh migran sirkuler untuk menempuh perjalanan dari tempat tinggalnya menuju tempat migrasi sirkulernya dengan menggunakan Penyeberangan Kamal ataupun ke Jembatan Suramadu dalam satuan rupiah.

Tabel 4.12 Tarif Penyeberangan Kamal dan Jembatan Suramadu (dalam Rupiah).

a. Tarif Penyeberangan Kamal

No	Jenis Kendaraan	Tarif
1	Penumpang Dewasa	3.700
2	Penumpang Anak-anak	2.700
3	Sepeda motor	5.800
4	Kendaraan gol I	35.000
5	Kendaraan gol II	45.000
6	Kendaraan gol III	50.0000

Sumber: *ASDP Kabupaten Bangkalan Tahun 2010*

b. Tarif Jembatan Suramadu

No	Jenis Kendaraan	Tarif
1	Sepeda Motor	3.000
2	Kendaraan gol I	30.00
3	Kendaraan gol II	45.000
4	Kendaraan gol III	60.000
5	Kendaraan gol IV	75.000
6	Kendaraan gol V	90.000

Sumber: *PT Jasa Marga Kabupaten Bangkalan Tahun 2010*

Dari kedua tabel diatas, jelas terlihat tarif bagi penduduk Kecamatan Kamal yang rata-rata menggunakan angkutan umum dan sepeda motor sebagai kendaraannya menunjukkan bahwa tarif melalui jembatan Suramadu lebih murah dibandingkan dengan tarif Penyeberangan Kamal, yaitu Rp 3.000,00 dan Rp 5.800,00.

A. Pembahasan

Pembahasan dalam penelitian ini adalah motif penduduk Kecamatan Kamal dalam melaksanakan mobilitas dan pengaruh kondisi aksesibilitas penyeberangan Kamal dan Jembatan Suramadu terhadap pemilihan aksesibilitas mobilitas penduduk Kecamatan Kamal.

1. Motif Penduduk Kecamatan Kamal Dalam Melaksanakan Mobilitas

Untuk motivasi dari penduduk Kecamatan Kamal dalam melaksanakan mobilitas berdasarkan pendidikannya, bahwa responden sebagai pelaku mobilitas di Kecamatan Kamal didominasi oleh migran dengan pendidikan terahir adalah SMA tamat dengan prosentase 30,26 % atau dengan jumlah 46 responden dan pendidikan terendah sebanyak 8 responden atau 5,26 % tidak tamat SD / tidak sekolah.

Secara umum dapat diketahui bahwa migran di Kecamatan Kamal didominasi oleh migran yang berpendidikan menengah (SMA) sehingga dapat diketahui bahwa tingkat pendidikan yang tinggi sangat berpengaruh terhadap minat seseorang untuk melakukan mobilitas, selain itu untuk mendapatkan jenis pekerjaan juga ditentukan oleh faktor pendidikan migran.

Kebanyakan migran dengan pendidikan tinggi (D-III / PT) akan bekerja disektor formal yaitu sebagai karyawan swasta / jasa. Sedangkan untuk migran yang tidak sekolah atau tidak tamat sekolah akan bekerja dalam sektor non formal yang tidak memerlukan keterampilan khusus sehingga mereka akan mendapatkan lapangan pekerjaan dengan status rendah.

Sesungguhnya, kurangnya pendidikan formal para migran tampak menjadi sebab utama terlalu banyaknya mereka yang memperoleh pekerjaan berstatus rendah ketika sampai didaerah tujuan sebanyak 2 responden atau 1,32 % sebagai pemulung.

Kebanyakan mereka yang melakukan migrasi dan bekerja dalam sektor formal ataupun non formal adalah mereka yang berada pada umur produktif 30-34 tahun sebanyak 9,21 % atau 14 responden dikarenakan mereka akan berusaha untuk memenuhi kebutuhan hidup keluarga dikarenakan dalam usia ini mereka yang bekerja dalam sektor formal akan memperoleh pendapatan bulanan yang lebih tinggi dibandingkan mereka yang bekerja dalam sektor

nonformal. Mazumdar (dalam Chris Manning, 1976 : 660).

Kelompok usia 20-24 tahun sebanyak 7,24 % atau 11 responden merupakan migran dengan usia yang paling rendah dan dengan pendidikan terendah pula. Pada usia muda keinginan untuk menjadi migran sangat kecil selain itu pada usia-usia dini masih belum mempunyai tanggungan hidup keluarga yang komplek dan sebagian besar masih usia-usia sekolah. Migran kelompok umur 20-24 tahun hanya sekedar mencari kerja sambilan setelah mereka tidak sekolah lagi dari pada menganggur dirumah sehingga mendorong mereka untuk bermobilitas ke daerah lain yang dianggap mampu memberikan pemenuhan kebutuhan hidup saat mereka jauh dari keluarga.

Sebanyak 131 responden atau 86,18 % dari 152 responden dengan status kawin merupakan migran yang memiliki prosentase tertinggi berdasarkan status kawin karena disini tanggungan hidup terhadap keluarga baik secara moral maupun sosial sangat tinggi, jadi mereka akan berupaya sebaik mungkin agar kebutuhan hidup dapat terpenuhi. Untuk migran dengan status Belum Kawin ada 20 responden atau 13,16 % dari jumlah keseluruhan responden sedangkan migran sirkuler dengan status Janda / Duda ada 1 responden atau 0,66 %.

Dapat diketahui status perkawinan juga sangat berpengaruh terhadap seseorang untuk melakukan mobilitas, mereka yang belum berkeluarga akan cenderung malas untuk melakukan mobilitas kecuali adanya faktor-faktor penentu yang mendorong mereka untuk melakukan hal itu karena mereka tidak memiliki tanggungan keluarga seperti mereka yang berstatus kawin. Untuk mereka yang akan melakukan mobilitas cenderung memilih daerah yang lebih dekat dengan tempat tinggalnya apalagi mereka yang berstatus kawin alasannya agar mereka bisa sewaktu-waktu pulang jika ada kepentingan keluarga yang mendadak sedangkan untuk memilih tempat yang mereka masih memperhitungkan biaya dan tenaga jika mereka harus sering pulang.

Selain itu mayoritas migran adalah dengan jenis kelamin laki-laki ada 104 responden atau 68,42 % dan untuk perempuan ada 48 responden atau 31,58 %. Pada umumnya laki-laki memiliki fisik yang lebih baik dalam bermobilitas, lebih aktif secara ekonomi.

Sesuai dengan adat dan nilai-nilai kebiasaan bahwa laki-laki diprioritaskan untuk menentukan kehidupannya sedangkan migran perempuan lebih menetap, mereka ada niatan untuk bermobilitas apabila ada tekanan, Han R. Redman : 1976 (Dalam Rusli, 1981 : 243).

1. Pengaruh Kondisi Aksesibilitas Penyeberangan Kamal dan Jembatan Suramadu Terhadap Pemilihan Aksesibilitas Mobilitas Penduduk Kecamatan Kamal.

Untuk aksesibilitas penyeberangan Kamal dan Jembatan Suramadu, ada empat kriteria yang menjadi tolak ukur dibalik pemilihan aksesibilitas bagi penduduk Kecamatan Kamal dalam melaksanakan mobilitas, keempat kriteria tersebut yaitu jarak tempuh, kondisi jalan, waktu tempuh dan biaya.

Dilihat dari keberadaan Kecamatan Kamal sendiri yang berada di radius 0—20 kilometer dari Penyeberangan Kamal, maka tidak mengherankan apabila mayoritas penduduk Kecamatan Kamal lebih memilih Penyeberangan Kamal sebagai aksesibilitas dalam melakukan mobilitasnya. Berdasarkan data penelitian yang peneliti peroleh dari 220 responden di 10 kelurahan di Kecamatan Kamal, 186 orang diantaranya atau sekitar 86 % memilih Penyeberangan Kamal.

Kondisi Jalan Raya Kecamatan Kamal yang belum sepenuhnya teraspalisasi menjadi salah satu tolak ukur bagi penduduk Kecamatan Kamal dalam memilih aksesibilitas untuk melakukan mobilitas. Jalan teraspal terpanjang yang dimiliki Kecamatan Kamal terletak dibagian barat kecamatan yaitu di desa Gili anyar sepanjang 7.0 kilometer dan selebihnya adalah jalan diperkeras dan jalan tanah.

Bagi penduduk Kecamatan Kamal yang melakukan mobilitas, waktu tempuh akan sangat menjadi salah satu pertimbangan yang benar-benar dipertimbangkan. Penduduk Kecamatan Kamal hanya membutuhkan waktu antara 5—30 menit untuk mencapai Penyeberangan Kamal. Tanpa mengesampingkan sedikitpun jarak tempuh dan kondisi jalan raya yang ada di Kecamatan Kamal sendiri, maka tidak mengherankan apabila penduduk Kecamatan Kamal lebih memilih Penyeberangan Kamal sebagai aksesibilitas dalam melakukan mobilitas.

Selain itu biaya yang harus dikeluarkan oleh penduduk Kecamatan Kamal dalam melakukan mobilitas juga menjadi bagian penting dalam pemilihan aksesibilitas. Dari data tarif di tabel 17 dapat dilihat bahwa biaya Jembatan Suramadu lebih murah dibanding biaya Penyeberangan Kamal yaitu Rp 3.000,00 dibanding Rp 5.800,00. Tetapi banyak diantara penduduk Kecamatan Kamal lebih memilih Penyeberangan Kamal dalam melakukan mobilitas, hal ini terjadi dikarenakan adanya motif lain yaitu rasa aman dan nyaman serta sarana yang diberikan ketika berada di kendaraan.

PENUTUP Kesimpulan

A. Simpulan

1. Berdasarkan karakteristik migran sirkuler di Kecamatan Kamal, pendidikan tertinggi adalah tamat SMA sebanyak 46 responden atau (30,26 %), hal ini membuktikan bahwa rata-rata migran sirkuler sadar akan pendidikan mereka. Untuk usia migran kebanyakan mereka yang berusia

produktif dalam angkatan kerja, ada 9,21 % atau 14 responden yang berusia 30-34 tahun. Status kawin yang mendominasi migran adalah mereka yang sudah menikah ada 131 responden atau 86,18 %. Sedangkan berdasarkan jenis kelamin rata-rata migran didominasi oleh laki-laki 104 responden atau 68,42 % dikarenakan mereka sebagai kepala keluarga memiliki tanggungan hidup keluarga baik secara moral maupun sosial untuk memenuhi kebutuhannya.

2. Berdasarkan aksesibilitas di Kecamatan Kamal, dengan kondisi kecepatan yang konstan, jarak tempuh dan waktu tempuh saling mempengaruhi, semakin jauh jarak yang ditempuh semakin besar pula waktu yang dibutuhkan, begitu pula sebaliknya. Dengan kondisi jalan raya di Kecamatan Kamal yang belum sepenuhnya beraspal dan efisiensi waktu tersebut, penduduk Kecamatan Kamal yang bermobilisasi lebih memilih penyeberangan Kamal-Ujung sebagai aksesibilitasnya.

B. Saran

1. Untuk pemerintah setempat hendaknya lebih memperhatikan kesejahteraan masyarakatnya dengan pemerataan pembangunan dan hasilnya sehingga masyarakat tidak harus bermigrasi untuk memenuhi kebutuhan hidupnya baik dalam bidang ekonomi, sosial dan budaya yang dapat mengakibatkan ketimpangan sosial, dengan cara membangun akses jalan sehingga masyarakat dengan mudah bisa menjual komoditi yang dihasilkan secara langsung dan tidak lewat perantara, sarana dan prasarana pendidikan, kesehatan yang lengkap dimana masyarakat tidak harus pergi ke kota untuk mendapatkan pendidikan. Hal ini dimaksudkan untuk menaikkan tingkat pendidikan masyarakat yang ada di desa dan mengurangi adanya buta huruf serta masyarakat yang pandai akan jauh dengan kemiskinan. Adanya fasilitas kesehatan akan mengurangi banyaknya kematian.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik (BPS).1999. Keadaan Angkatan Kerja di Indonesia. Jakarta: BPS
- Badan Pusat Statistik (BPS) 2009. Kecamatan Kamal dalam Angka. Kamal: BPS
- Mantra, Ida Bagoes.2003. Demografi Umum. Yogyakarta : Pustaka Pelajar
- Mantra, Ida Bagoes.1998. Mobilitas Penduduk. Yogyakarta : Pustaka Pelajar
- Mantra, Ida Bagoes. 2004. Filsafat Penelitian dan Metode Penelitian Sosial. Yogyakarta : Pustaka Pelajar
- Manning, Criss dan Tadjudin N. Effendi, 1985. Urbanisasi, Pengangguran Dan Sektor Informal Di Kota Jakarta: Gramedia
- Munir, Rozi. 2000. Dasar-Dasar Demografi. Jakarta: Fakultas Ekonomi UI

Sembiring, 1985. Demografi. Jakarta : IKIP UNIPRESS Jakarta.

Singarimbun, Masri Dan Effendi Sofyan. 1995. Metode Penelitian Survey. Jakarta : LP3ES